



Appel à manifestation d'intérêt « sobriété foncière » 2026

Appui aux démarches stratégiques et innovantes de sobriété foncière

Afin de faire face aux défis environnementaux et en cohérence avec les exigences de la loi Climat et Résilience, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été modifié en 2024 afin de renforcer ses dispositions en faveur de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Les terres agricoles, les sites naturels, les forêts, les sols ont des fonctions essentielles pour notre avenir. L'agriculture nous nourrit, les sols et les forêts absorbent les gaz à effets de serre et permettent la bonne filtration des eaux. Ces espaces accueillent une biodiversité animale et végétale essentielle à la vie. Ils nous apportent ombrage et fraîcheur, alors que les épisodes de chaleur s'accroissent. Ils participent à la qualité de nos paysages, de notre cadre de vie, de notre bien-être, de notre alimentation et de notre santé et sont encore plus indispensables à l'heure du changement climatique.

Pourtant entre 2011 et 2021, les terres naturelles, agricoles et forestières ont régressé en Nouvelle-Aquitaine à un niveau équivalent à 2 fois la superficie du Bassin d'Arcachon, du fait de l'urbanisation. Pour y remédier, le SRADDET fixe des objectifs de réduction du rythme de consommation de ces espaces et incite à la mise en œuvre de nouvelles pratiques d'aménagement. Celles-ci visent à mieux préserver les ressources, à limiter l'étalement urbain et les coûts générés par l'éloignement, ainsi qu'à organiser les services et équipements dans une logique de proximité, à travers la revitalisation des bourgs et des villages.

Il s'agit pour les territoires de faire évoluer leurs pratiques pour s'inscrire dans de nouveaux modèles de développement territorial. Les possibilités d'un développement territorial sobre en foncier sont multiples et sont pour la plupart déjà à l'œuvre dans les territoires : le recyclage du bâti existant, la reconquête de la vacance, le traitement de la sous-occupation, le multi usage, la densification des zones déjà urbanisées, des constructions optimisées et plus sobres en foncier, la renaturation et l'amélioration des fonctionnalités écologiques des sols...

Afin d'accompagner le déploiement de ces solutions, la Région mène de nombreuses actions depuis plusieurs années : elle conseille les territoires dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme dans le cadre de son rôle de personne publique associée, elle édite des guides pédagogiques présentant des expériences inspirantes en matière d'aménagement, elle mène des actions de sensibilisation, d'animation et de mise en réseau des acteurs et copilote un observatoire des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains (NAFU). Enfin, la Région porte également des dispositifs d'aides spécifiques tels que l'appel à manifestation d'intérêt sur la revitalisation des centres-villes et centres-bourgs, le soutien à la réhabilitation et à la rénovation énergétique dans l'habitat et à la lutte contre la vacance des logements, l'accompagnement de projets de la politique contractuelle territoriale.

En 2025, la Région a renforcé son dispositif d'appui aux territoires en lançant un nouvel appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur la « sobriété foncière » qui vise à faire émerger et à accompagner de nouvelles pratiques d'aménagement plus économes en foncier, s'inscrivant dans un mode de gouvernance partenarial et dont les modalités de conception et de mise en œuvre pourront être essaimées.

Cet AMI « sobriété foncière » se poursuit en 2026. Pour cette édition, la Région accompagnera les initiatives locales qui visent à concevoir des **projets de développement des secteurs de gare**, afin de renforcer l'articulation entre urbanisme et mobilités, de favoriser le développement à proximité des points d'arrêt ferroviaires et de limiter l'étalement urbain. Elle accompagnera également les projets de **renaturation d'espaces urbanisés**, contribuant à la restauration des fonctionnalités écologiques des sols, à l'adaptation des territoires aux effets du changement climatique et à l'amélioration du cadre de vie. Enfin, elle soutiendra la conception de projets d'**optimisation foncière des zones d'activité économique**, qui peut faciliter l'accueil d'entreprises et favoriser la modernisation des zones existantes tout en évitant de nouvelles ouvertures à l'urbanisation.

L'AMI « sobriété foncière » s'articulera autour de trois volets d'accompagnement :

- Le soutien à la conception de projets de développement de secteurs de gare,
- Le soutien à la conception de projets de renaturation d'espaces urbanisés,
- Le soutien à la conception de projets d'optimisation foncière de zones d'activité économique.

Les objectifs et les attendus relatifs à chacun des volets sont précisés ci-après.



Modalités de candidature :

Dépôt des dossiers de candidature

Les porteurs de projets sont invités à consulter la fiche AMI sobriété foncière sur le guide des aides de la Région à l'adresse <https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/> ([Guide des aides de Nouvelle-Aquitaine](#)) pour le dépôt de leur candidature. Il est fortement conseillé aux porteurs de projets de se rapprocher de l'unité planification et stratégie d'aménagement durable en amont d'un dépôt de candidature via l'adresse électronique suivante : foncier-urbanisme@nouvelle-aquitaine.fr

Un même porteur de projet peut déposer séparément plusieurs candidatures, au maximum une sur chacun des volets de l'AMI.

Les candidatures présentées seront examinées par un comité de sélection. Les porteurs de projet sélectionnés seront accompagnés techniquement par les services de la Région dans la mise en œuvre de leurs démarches.

Articulation avec les autres dispositifs d'aide :

L'aide de la Région au titre de cet AMI est cumulable avec les aides d'autres structures : Etat, collectivités et leurs regroupements, établissements publics, agences, fonds européens, etc.

Calendrier :

Pour cette édition 2026, cet appel à manifestation d'intérêt est ouvert selon les calendriers suivants :

Lancement de la 1 ^{ère} phase de l'AMI	28 septembre 2026
Dépôt des dossiers de candidature	Du 28 septembre 2026 au 29 février 2027
Jury de sélection des lauréats	Mars-avril 2027
Accord de financement	2 ^{ème} ou 3 ^{ème} trimestre 2027

Bénéficiaires :

Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) (à l'exception de la Métropole et des communautés urbaines), syndicats mixtes porteurs de Schémas de cohérence territoriale (SCoT), Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR), communes.

Plusieurs EPCI peuvent s'associer pour présenter une candidature commune à l'échelle d'un territoire porteur d'un Contrat de Développement et de Transitions dans le cadre de la politique contractuelle territoriale : la candidature sera portée par un des EPCI du territoire de contractualisation ou par le PETR porteur du Contrat de Développement et de Transitions.

L'ensemble de ces bénéficiaires doivent avoir leur siège en Nouvelle-Aquitaine.

Territoires de projet :

Les projets pour lesquels un soutien est demandé au titre du présent AMI devront être situés sur une commune ou un EPCI en dehors du périmètre de la Métropole de Bordeaux et des communautés urbaines du Grand Poitiers et de Limoges Métropole.

Les projets portés sur les secteurs à dominante rurale seront priorisés (annexes 1 et 2).

Dépenses éligibles :

L'AMI porte sur les dépenses de fonctionnement nécessaires à la conception et à la préparation des projets. Sont éligibles les dépenses de prestations intellectuelles liées au projet : assistance à maîtrise d'ouvrage, étude, conception, développement, concertation et médiation.

Les dépenses d'investissement ainsi que les dépenses de personnel des structures bénéficiaires ne sont pas éligibles. Les dépenses liées à la mise en place de dispositions obligatoires dans le cadre des documents d'urbanisme ne sont également pas éligibles (exemple : analyse de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers, analyse classique des potentiels fonciers dans les zones urbanisées...).

Les critères de sélection :

La Région sera particulièrement attentive aux critères de sélection suivants :

- ambition du projet (caractère novateur, participation au projet de territoire, modalités de pilotage, échelle d'intervention, attendus en termes d'évolution des pratiques d'aménagement...),



- caractère partenarial et mobilisateur de la démarche notamment en associant, en fonction des volets, les acteurs du territoire (élus, habitants, entreprises, associations, autres collectivités, parcs naturels régionaux...), les acteurs de l'aménagement (CAUE, agence d'urbanisme, EPF/EPFL, aménageurs, acteurs immobiliers et du logement social...), les services déconcentrés de l'Etat, ou d'autres partenaires (Banque des territoires...).
- inscription de la démarche dans une approche intercommunale et en cohérence avec le projet de territoire intercommunal, les documents d'urbanisme et les autres politiques publiques (habitat, économie, mobilité, environnement...),
- mise en place d'une gouvernance multi partenariale, d'un pilotage politique portés par la collectivité et d'un suivi technique transversal,
- suites opérationnelles envisagées du projet,
- reproductibilité du projet.

Montant de l'aide régionale :

Les projets retenus pourront bénéficier d'un soutien financier de la Région pouvant atteindre 30 % du coût TTC du projet, dans la limite d'une aide plafonnée à 20 000 €.

Le montant des aides est calculé sur la base des dépenses éligibles retenues. Le montant minimum de dépenses éligibles est fixé à 4 000 €.

Interventions de la Banque des territoires en faveur de la sobriété foncière :

La Banque des Territoires, qui porte également une politique d'accompagnement des projets démonstrateurs de sobriété foncière, pourra également mobiliser, au cas par cas, un cofinancement pour soutenir les projets lauréats de l'AMI sobriété foncière selon ses modalités d'intervention propres.

Effectivement, consciente que les enjeux de recyclage des espaces urbanisés et de préservation des sols entraînent des interventions souvent plus complexes et coûteuses que les modèles d'aménagement traditionnels, la Banque des Territoires a intégré la sobriété foncière dans son plan stratégique.

Depuis avril 2024, elle a déployé un plan d'action organisé autour de trois axes :

1. L'identification et la mobilisation active du foncier au service de l'intérêt général ;
2. La massification de la réalisation de projets de recyclage urbain abordables et qualitatifs ;
3. L'accompagnement de la désartificialisation, et de la renaturation des friches et sols dégradés.

Pour accompagner ces trois leviers, la Banque des Territoires mobilise les outils et modalités d'intervention suivantes :

- Le cofinancement et le financement d'ingénierie territoriale :
 - o Amont : études de planification et de maîtrise foncière, d'identification de potentiel de densification ou de renaturation, études de préfiguration de structures de portage foncier de long terme
 - o Aval : appui au montage opérationnel de projets de renouvellement urbain, de recyclage, de reconquêtes de friches, expérimentations en matière de renaturation ;
 - o Mise à disposition d'outils digitaux sur le foncier économique (France Foncier +, Friche +)
 - o Ce cofinancement se tiendra dans la limite de 30% du coût TTC du projet avec un plafonnement de l'aide à 20 000 €.
- Les prêts sur fonds d'épargne (Gaïa et Gaïa territorial), dans une logique de portage du foncier pour financer l'acquisition ou le réaménagement de fonciers artificialisés à recycler ou de fonciers naturels, agricoles et forestiers à protéger dans de très longues maturités.
- Des investissements dans des sociétés de projet destinées à la reconstruction de la ville sur la ville, à la résorption des friches et au portage foncier de long terme avec des acteurs publics tels que EPA, EPF, Régions...

Publicité, valorisation et diffusion des résultats :

Les lauréats s'engagent à faire mention du soutien apporté par la Région Nouvelle-Aquitaine. Afin de mutualiser les résultats et de diffuser les initiatives innovantes, les lauréats pourront être sollicités pour présenter leur projet et pour communiquer des résultats. Les projets pourront être valorisés dans des fascicules produits par la Région (démarche, méthode, résultats, éléments de réussite/de difficultés) à destination du public et des partenaires de l'aménagement du territoire.



Volet 1 - Soutien à la conception de projets de développement des secteurs de gare

Contexte et enjeux ¹⁻²

Afin d'accompagner les objectifs de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, les modèles d'aménagement doivent profondément se transformer. Dans ce cadre, l'intensification de l'urbanisation à proximité des gares et le réinvestissement de ces secteurs constituent un levier stratégique pour concilier développement des territoires, création de logements, économie et sobriété foncière. En envisageant l'urbanisation à proximité des points d'arrêts de transport ferroviaire, il devient possible de limiter l'étalement urbain, de renforcer l'utilisation des transports en commun et réduire ainsi la dépendance à l'automobile individuelle et d'optimiser l'usage de fonciers déjà accessibles et desservis.

Pourtant, cette articulation entre urbanisation et rail ne va pas de soi. Si, au début du XXe siècle, certaines gares ont structuré le développement des villes, les dynamiques d'aménagement engagées à partir des années 1970 ont largement rompu ce lien, privilégiant un modèle extensif fondé sur la voiture individuelle. Cette évolution a contribué à une consommation importante d'espaces et à une dissociation entre lieux de vie, d'emploi et de mobilité. Par la suite, entre les années 1980 et 2000, les politiques de transport ont principalement visé la performance des réseaux et le report modal, notamment avec le développement du TGV. Les projets de quartiers de gare se sont alors concentrés dans les grandes métropoles, avec des opérations de densification visant la création de centralités attractives, cumulant logements, emplois et services. Toutefois, ces démarches, souvent emblématiques, n'ont pas suffi à enrayer les logiques d'étalement à l'échelle des territoires.

Dans le même temps, les Régions ont investi de manière significative dans les réseaux de transports régionaux, améliorant l'offre de mobilité du quotidien. Toutefois, ces évolutions n'ont pas toujours été accompagnées d'une réflexion globale articulant urbanisme, habitat et mobilités. De nombreuses gares, notamment dans les petites villes, les villes moyennes et les espaces périurbains, demeurent ainsi relativement peu investies dans les stratégies d'aménagement alors qu'elles disposent d'atouts importants en matière de gisements fonciers et d'accessibilité. Ces secteurs constituent pourtant des opportunités pour accueillir de nouveaux logements, services ou activités au sein d'espaces déjà desservis, contribuant ainsi à limiter l'étalement urbain et la consommation foncière.

Depuis une dizaine d'années, les enjeux environnementaux et climatiques ont profondément renouvelé l'approche des quartiers de gare. L'intensification ne peut plus se résumer à une simple densification bâtie : elle doit intégrer des objectifs de qualité d'usage, de résilience climatique et de préservation de la biodiversité, mais également une préservation des espaces à dédier à l'intermodalité, tout en s'adaptant à des contextes territoriaux très contrastés. Si les grandes agglomérations ont largement bénéficié du développement des mobilités décarbonées, des transports collectifs et des projets d'intensification urbaine, l'attention se porte à présent sur les territoires moins denses en faveur d'un confortement des points d'arrêts de transports ferroviaires, du renforcement du lien urbanisme/transports et de l'amélioration de l'accès aux mobilités décarbonées.

Objectif :

Le confortement des points d'arrêt structurants du réseau ferroviaire constitue un levier majeur en faveur d'un aménagement plus sobre en foncier. En orientant le développement vers les secteurs de gare, les collectivités peuvent renforcer l'usage du ferroviaire, conforter les centralités de services urbaines et rurales qui maillent le territoire et limiter la consommation d'espaces. Cette dynamique repose sur une coordination étroite entre aménagement et mobilité, et sur une approche différenciée tenant compte du rôle de chaque gare, des disponibilités foncières, de l'armature territoriale et de l'offre ferroviaire.

¹ Cahier Frugacité, formes urbaines des quartiers de gare ou à fortes contraintes et biodiversité, édition PUCA, septembre 2025

² La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets, Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer, 21 novembre 2014 - [La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets](#)



Le développement de logements, d'activités et de services à proximité des gares doit ainsi permettre un confortement maîtrisé des centralités. Il doit s'inscrire en cohérence avec le projet de territoire, les besoins des habitants ainsi que l'offre de services et d'équipements existante, afin que le développement des quartiers de gare vienne conforter les centralités en place, sans déstabiliser les équilibres existants (notamment commerciaux et de services).

Objet de l'aide régionale :

Ce volet de l'AMI porte sur un soutien à la conception d'un programme d'intensification de secteurs de gare dans toutes ses dimensions :

- La réalisation d'un diagnostic du/des secteurs de gare,
- la réalisation d'études de connaissance du foncier : diagnostic foncier, étude de gisement foncier, et de caractérisation du potentiel foncier, priorisation (localisation et destination),
- la réalisation d'études de pré-faisabilité sur le/les secteurs priorités,
- La définition d'un plan guide et d'un plan d'actions.

Les démarches recouvrant uniquement des études préalables d'un pôle d'échange multimodal ne font pas l'objet de cette aide régionale.

Guide et recommandations :

Cette section a vocation à apporter des éléments d'éclairage aux candidats mais ne constitue pas une feuille de route attendue, l'AMI étant ouvert à diverses approches et démarches propres à chaque collectivité.

Cas de figure : les étapes d'un projet de confortement d'un secteur de gare :

1. Diagnostic sur le rôle stratégique du secteur de gare en vue de son confortement

Toutes les gares ne présentent pas les mêmes potentialités et ne relèvent donc pas de stratégies homogènes d'intensification. Leur caractère stratégique doit être appréhendé à travers une approche globale, articulant projet de territoire, accessibilité, insertion territoriale et potentiel d'évolution urbaine.

L'attractivité d'un quartier de gare repose d'abord sur son accessibilité et son intégration dans un **système de mobilités diversifié**, notamment la qualité des connexions et des modes d'accès à la gare. Elle dépend également du potentiel **foncier mobilisable** à proximité et du **rôle de la gare** dans le réseau ferroviaire. Le diagnostic doit aussi prendre en compte le **fonctionnement existant des secteurs concernés**, en analysant le tissu commercial, d'équipements et de services, afin de s'assurer que le développement envisagé s'inscrit en cohérence avec l'organisation du territoire. Il convient **d'adapter les stratégies de développement au positionnement de la gare** : à proximité du bourg ou centre-ville, il s'agit de renforcer la centralité existante ; en lisière, de privilégier un développement en continuité et en complémentarité avec le centre ; en situation plus isolée, le développement à proximité de la gare n'est pas recommandé. L'objectif est d'éviter les polarités déconnectées et de garantir la cohérence urbaine. L'étude de la **morphologie urbaine** constitue également un élément clé pour évaluer le potentiel de développement : formes bâties, niveaux de densité et structuration des espaces publics permettent d'apprécier la capacité du secteur à évoluer. L'existence de franchissements visant à limiter les coupures urbaines induites par les infrastructures ferroviaires sont également à prendre en compte car ils favoriseront les continuités et constituent un potentiel pour les projets de développement. Enfin, la **qualité paysagère** joue un rôle structurant. Le diagnostic doit intégrer les caractéristiques du site et la présence d'espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de concilier développement et préservation de ces composantes, en veillant notamment à la qualité des transitions entre espaces urbanisés et espaces ouverts.

L'ensemble de ces éléments permet d'identifier les gares et les centralités à conforter en priorité et de positionner le secteur de gare comme un levier de structuration territoriale cohérent avec les dynamiques existantes.



2. Evaluation du potentiel foncier dans le secteur de gare

Il s'agit de **préservier les espaces naturels, agricoles et forestiers et de limiter l'artificialisation des sols**. Le confortement des secteurs de gare doit privilégier le renouvellement des espaces déjà urbanisés. L'évaluation du potentiel foncier repose, dans un premier temps, sur la **définition du périmètre d'analyse**. Cette étape permet de circonscrire les espaces potentiellement concernés par un confortement, en tenant compte des logiques de centralité et d'accessibilité.

Dans un second temps, la démarche consiste à **repérer les gisements fonciers mobilisables** au sein de ce périmètre. Il s'agit d'identifier l'ensemble des opportunités de densification ou de transformation, telles que les dents creuses, les parcelles sous-densifiées, les friches, les espaces vacants ou encore certaines emprises mutables, notamment liées au ferroviaire ou aux activités logistiques. Cette première lecture quantitative permet de dresser un inventaire des capacités théoriques de développement.

Toutefois, cette approche doit être complétée par une **qualification fine du potentiel foncier**, afin d'en apprécier la mobilisation effective, sa mutabilité. Cela suppose d'analyser les caractéristiques morphologiques du tissu urbain, les contraintes techniques ou réglementaires, ainsi que les conditions d'accessibilité. Dans les secteurs de gare, cette étape est particulièrement déterminante pour distinguer les potentiels réellement activables de ceux qui relèvent d'opportunités plus incertaines ou de temporalités longues.

Enfin, l'évaluation du potentiel foncier doit être **mise en regard des besoins et des objectifs du territoire**, afin d'aboutir à une hiérarchisation des sites en fonction de leur potentiel pour requalifier l'environnement de la gare, densifier l'offre de logements, renforcer les services et les activités économiques.

3. Co-construction du projet en partenariat élargi³ et en concertation avec les habitants

Un projet de confortement d'un secteur de gare implique des **partenariats** avec une diversité d'acteurs - collectivités, opérateurs de transport, autorités organisatrices, aménageurs, établissements fonciers, organismes de logement social, promoteurs, acteurs économiques, propriétaires fonciers, SNCF, ...dont la coordination est essentielle pour garantir la cohérence d'ensemble. Dans ce contexte, des outils partenariaux peuvent permettre de structurer le dialogue entre urbanisme et mobilité à l'échelle du bassin de mobilité. A l'échelle du secteur de gare, la création d'instances de gouvernance peut permettre de coordonner les interventions sur les mobilités, les espaces publics aux abords des gares, et le développement global du secteur de gare, en réunissant les principaux acteurs autour d'une stratégie partagée.

La **concertation des habitants** est un levier indispensable pour appréhender les besoins, nourrir le projet et renforcer son acceptabilité. Elle vise à ancrer les projets dans les usages réels (mobilités, services, accès à la gare) et à prendre en compte les spécificités du cadre de vie, notamment paysagères, et expliciter les enjeux de sobriété foncière. Elle doit également permettre d'ajuster les projets aux besoins du territoire et de prévenir les risques de déséquilibres, en particulier avec les centralités existantes. Pour être efficace, cette concertation s'appuie sur des démarches de proximité - réunions locales, ateliers ou diagnostics en marchant - et sur des supports concrets (cartes, scénarios, visualisations) facilitant l'appropriation des enjeux et des formes urbaines proposées.

4. Réalisation d'un plan guide et d'un plan d'actions

Les orientations programmatiques peuvent se traduire par un ou plusieurs plans-guides, le cas échéant déclinés en Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) selon la temporalité des documents d'urbanisme. Ces documents fixent le cap du projet d'aménagement en intégrant les enjeux de mobilité, d'espaces publics, de paysage, d'habitat, de services et de transition écologique.

Le plan-guide vise d'une part à **articuler accessibilité, mobilités durables et continuités urbaines**. Dans les territoires peu denses, l'accès automobile à la gare demeure nécessaire, mais les aménagements sont appelés à favoriser l'usage de modes de déplacement moins consommateurs d'espaces et d'énergie. Le développement de pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration des cheminements piétons et cyclables, le stationnement vélo et l'intégration de services de mobilités partagées participent à cette évolution. Le

³ Partenariats et contacts mobilisables : Guide ANCT, « Quartiers de gare – Guide pour les communes du réseau ACV » - [acv_guide_qdg_vdef.pdf](#)



projet a également vocation à renforcer les liens entre la gare et le bourg ou centre-ville, en réduisant les effets de coupure, en améliorant la qualité et la lisibilité des parcours et, lorsque cela est nécessaire, en créant de nouveaux franchissements. Le dimensionnement et la localisation des stationnements gagnent à être pensés de manière économe en foncier et compatibles avec l'évolution future des usages et de la fréquentation de la gare.

Il fixe également les orientations en matière de **développement de logements, de services, d'équipements et d'activités économiques** en fonction des besoins du territoire. Les quartiers de gare constituent des secteurs privilégiés pour accueillir une offre résidentielle diversifiée et encourager la mixité fonctionnelle. Ce développement s'inscrit toutefois dans une logique de complémentarité avec l'armature territoriale existante, le fonctionnement des centralités et les démarches de revitalisation engagées, afin de conforter les polarités en place et de préserver les équilibres commerciaux et de services.

Le plan-guide vise également à renforcer **la qualité du cadre de vie et l'attractivité des espaces**. Les secteurs de gare sont ainsi envisagés comme de véritables lieux de vie et non comme de simples espaces de transit. La requalification des espaces publics peut constituer une opportunité de renaturation, de désimperméabilisation des sols et de restauration des continuités écologiques. Une attention particulière est portée à la qualité des interfaces entre espaces urbanisés, espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de garantir une insertion paysagère harmonieuse des projets et de prévenir les risques.

Les enjeux de **transition énergétique, d'adaptation au changement climatique et de gestion de l'eau** trouvent également leur place dans le plan-guide. Les projets sont invités à rechercher une haute qualité environnementale en privilégiant la sobriété énergétique des bâtiments, le recours à des matériaux biosourcés ou réemployés ainsi que le développement des énergies renouvelables lorsque les conditions locales le permettent. La gestion intégrée des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle, la préservation des sols perméables et la limitation du ruissellement contribuent simultanément à la résilience du territoire, à la réduction des îlots de chaleur et à l'amélioration du cadre de vie.

Le plan d'actions constitue la déclinaison opérationnelle du plan-guide. Il vise à préciser les conditions de mise en œuvre du projet dans le temps en identifiant les opérations à engager, les acteurs à mobiliser, les outils à activer et les moyens nécessaires à leur réalisation. Il doit permettre de définir une trajectoire réaliste et progressive de confortement du secteur de gare, adaptée aux capacités d'intervention de la collectivité et aux opportunités foncières identifiées. Le plan d'actions pourra notamment préciser :

- les interventions à court, moyen et long termes ainsi que leur calendrier prévisionnel,
- les modalités de gouvernance et de partenariat avec les acteurs concernés (collectivités, opérateurs ferroviaires, établissements publics fonciers, aménageurs, bailleurs, acteurs économiques, etc.),
- les actions nécessaires à l'amélioration des continuités entre la gare et les centralités du territoire,
- les démarches d'acquisition, de maîtrise foncière ou de mobilisation du foncier,
- les évolutions à apporter aux documents de planification et d'urbanisme (SCoT, PLU(i), OAP, etc.),
- les opérations de requalification des espaces publics, de renaturation et de gestion de l'eau,
- les conditions de réalisation des programmes de logements, d'activités, de services ou d'équipements,
- l'identification des financements et dispositifs d'accompagnement mobilisables.



Volet 2 - Soutien à la conception de projets de renaturation d'espaces urbanisés

Contexte et enjeux

Afin de répondre aux objectifs de sobriété foncière et d'adaptation au changement climatique, la renaturation des espaces urbanisés constitue un levier complémentaire essentiel des politiques d'aménagement.

L'urbanisation et l'artificialisation des sols ont en effet entraîné la dégradation de certains paysages, une réduction des espaces de nature apaisés dans les bourgs et les villes, une diminution progressive des capacités des sols à accueillir la biodiversité, à réguler les cycles de l'eau et du carbone, ainsi qu'à atténuer les effets du réchauffement climatique, ainsi qu'une réduction des zones vouées à l'agriculture. En milieu urbain comme en milieu rural, cela se traduit notamment par une aggravation des îlots de chaleur ayant des conséquences sur la santé publique, une augmentation des risques d'inondation et une fragmentation des continuités écologiques.

Face à ces constats, la **renaturation apparaît comme l'un des leviers d'action** pour repenser le paysage et créer de nouveaux espaces de respiration dans les tissus urbanisés, renforcer les fonctions biologiques, hydriques et climatiques et/ou le potentiel agronomique des sols. La renaturation présente ainsi des bénéfices environnementaux : restauration de la biodiversité, stockage du carbone, fourniture de nutriments, régulation de l'eau, filtration des polluants, qui contribuent au rafraîchissement, à l'amélioration de l'infiltration des eaux et à la prévention des risques. Et sociaux : en favorisant le confort thermique, la qualité paysagère et l'accès à des espaces de nature de proximité.

Par ailleurs, la renaturation s'inscrit dans une logique de sobriété foncière en permettant de mieux concilier densification et qualité de vie, en renforçant l'attractivité et l'acceptabilité des formes urbaines plus compactes et en préservant de l'urbanisation certains secteurs stratégiques sur le plan écologique, environnemental et paysager. Selon le contexte et les objectifs poursuivis, elle peut prendre des formes variées, allant de la restauration écologique d'écosystèmes dégradés à la création d'espaces de nature en ville, ou d'espaces dédiés à l'agriculture. L'identification des secteurs les plus pertinents pour la renaturation ainsi que les programmes de renaturation doivent également tenir compte des risques et contribuer à leur prévention par leur localisation, le choix des essences et leur plan de gestion et d'entretien de long terme.

Objet de l'aide régionale :

Le présent volet **vise à accompagner l'émergence de projets opérationnels de renaturation d'espaces urbanisés** sur un ou plusieurs sites considérés comme prioritaires par le territoire et sur laquelle porteront les diagnostics et la définition de plans d'action et de gestion.

Lorsque le territoire ne dispose pas d'une stratégie de renaturation préalable à l'échelle de son grand territoire, les études nécessaires à la définition de critères d'identification des secteurs de renaturation les plus pertinents peuvent être également accompagnées en amont, à condition qu'elles débouchent sur la mise en place de projets opérationnels de renaturation.

L'aide régionale porte sur :

- les diagnostics préalables des secteurs de renaturation prioritaires,
- la définition d'un plan d'action et de gestion des secteurs de renaturation prioritaires,
- les études stratégiques pouvant porter sur la définition de critères d'identification des secteurs de renaturation les plus pertinents, la définition d'une stratégie de renaturation.

Le projet devra dépasser la dimension stratégique : l'aide ne pourra pas porter sur des études stratégiques seules sans déboucher sur la définition d'opérations concrètes de renaturation. A l'inverse, les projets opérationnels de renaturation accompagnés devront bien s'inscrire dans une stratégie territoriale argumentée. L'aide ne porte pas non plus sur des projets d'amélioration/restauration d'espaces non urbanisés (terres agricoles, naturelles ou forestières dégradées), ni sur le volet investissement des projets de renaturation.

Par ailleurs, l'objectif de l'AMI est d'accompagner des projets de renaturation contribuant à une trajectoire d'aménagement durable et sobre en foncier. Si la renaturation peut, sous certaines conditions, venir en déduction de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols, elle ne doit pas être envisagée comme un moyen de rendre possible des extensions urbaines qui pourraient être évitées. Elle constitue avant tout un levier de restauration écologique, environnementale et paysagère, voire agricole.



Guide et recommandations :

Cette section a vocation à apporter des éléments d'éclairage aux candidats mais ne constitue pas une feuille de route attendue, l'AMI étant ouvert à diverses approches et démarches propres à chaque collectivité.

Cas de figure : les étapes d'un projet de renaturation :

1. Définir les secteurs à renaturer

Le choix des secteurs à renaturer est une étape nécessaire pour orienter les interventions vers les espaces où les gains écologiques, climatiques, paysagers et sociaux seront les plus importants. Elle peut amener jusqu'à la définition d'une stratégie de renaturation, de critères d'identification ou de zones préférentielles de renaturation, selon les cas.

L'identification des secteurs à renaturer repose sur 3 volets :

- Un **volet sur la qualité des sols** qui vise à évaluer la capacité potentielle des sols à assurer les fonctions habituellement remplies par un sol naturel (biodiversité, infiltration de l'eau, stockage du carbone, support de végétation, etc.). Les sols présentant une forte fonctionnalité constituent des espaces à préserver, tandis que les sols dégradés ou faiblement fonctionnels représentent des secteurs prioritaires pour des actions de renaturation. L'analyse repose notamment sur la qualité des sols, approchée à partir des caractéristiques de l'occupation du sol et des aménagements existants.
- Un **volet sur les enjeux territoriaux** qui a pour objectif de hiérarchiser les secteurs où la renaturation est susceptible de produire les bénéfices les plus importants pour le territoire, c'est-à-dire ceux qui cumulent le plus d'enjeux et où les actions de renaturation là où elles auront le plus fort impact environnemental, climatique et social :
 - o les enjeux de biodiversité et de continuités écologiques, à partir du croisement des données relatives au couvert végétal, aux réservoirs de biodiversité et aux trames vertes et bleues ;
 - o les enjeux d'adaptation au changement climatique, notamment les risques d'îlots de chaleur urbains, d'inondation et de ruissellement ;
 - o les enjeux de santé et de cadre de vie, en particulier l'accès des habitants aux espaces verts et naturels ;
 - o les enjeux liés à la préservation/restauration des espaces agricoles, des espaces agricoles périurbains et à la limitation de leur fragmentation.

Focus sur les enjeux des anciens cours d'eau, zones humides, mares, étangs ⁴:

Une attention particulière est à porter aux espaces urbanisés localisés sur d'anciens cours d'eau, zones humides, mares, étangs qui présentent de forts enjeux écologiques et de résilience territoriale. Ils constituent en effet des gisements prioritaires pour restaurer les continuités écologiques et renforcer les fonctionnalités des écosystèmes. La reconquête de ces espaces peut contribuer à agrandir et relier les réservoirs de biodiversité, à restaurer des habitats rares favorables à de nombreuses espèces et à recréer des milieux d'intérêt tels que les zones humides, reconnues pour leur rôle majeur dans le maintien de la biodiversité. La renaturation de ces espaces peut permettre de restaurer des zones d'expansion des crues, d'améliorer le stockage de l'eau, de ralentir les écoulements et de renforcer la résilience des territoires face aux inondations.

- Un **volet sur la mutabilité des espaces** qui permet de caractériser les espaces en fonction de leur degré de mutabilité : zonage du PLU en vigueur, nombre et type de propriétaires concernés et taux d'imperméabilisation des sols. En complément, une caractérisation des espaces en fonction de leur vacance et de leur superficie est proposée afin d'identifier les espaces de type "friches", susceptibles de muter plus facilement.

Dans un deuxième temps, parmi les secteurs qui auront été identifiés comme les plus pertinents à renaturer à l'échelle du grand territoire, un ou plusieurs sont à prioriser pour mener à bien les études préalables

⁴ La réhabilitation des petites rivières urbaines, retours d'expériences sur des projets multi-bénéfices, Astee, janvier 2020



accompagnées dans le cadre du présent AMI (diagnostic, concertation, définition de plan d'actions et élaboration de plan guide ou de schéma d'aménagement... cf. ci-dessous).

2. Concertation citoyenne et gouvernance partenariale

La réussite d'un projet de renaturation repose sur une gouvernance partenariale, associant dès la phase de conception les différents acteurs concernés : maîtres d'ouvrage, collectivités, aménageurs, gestionnaires d'espaces, habitants, associations et experts. Une attention particulière sera portée à la mobilisation des structures d'accompagnement technique telles que le Cerema, les CAUE, les agences d'urbanisme, les Conservatoires d'espaces naturels, les Agences régionales de la biodiversité, les CPIE, les associations naturalistes ou encore les bureaux d'études spécialisés en écologie, paysage, hydrologie et sols.

L'identification précoce de ces partenaires facilite la définition d'objectifs partagés. L'implication des habitants et usagers, à travers des démarches de concertation, de co-construction ou de suivi participatif, constituera également un facteur favorable à l'appropriation et à la pérennité des aménagements.

3. Conduite des diagnostics préalables

La renaturation ne se limite pas à la végétalisation d'un espace. Elle vise à réduire le degré d'artificialisation d'un site et à restaurer, renforcer ou recréer certaines fonctions écologiques, hydrologiques, paysagères ou sociales altérées par l'urbanisation. La renaturation peut prendre des formes variées, allant de la restauration écologique d'écosystèmes dégradés à la création d'espaces de nature en ville, de jardins partagés ou familiaux, de vergers et d'espaces dédiés à l'agriculture. Un projet de renaturation est un projet de reconquête durable des sols au service de la biodiversité, de l'adaptation au changement climatique, de la gestion de l'eau, de l'amélioration du cadre de vie et des usages.

Un projet de renaturation s'appuie en premier lieu sur un **diagnostic écologique, pédologique, urbain et paysager préalable**, condition essentielle de réussite. Il permet d'évaluer l'insertion du site dans son environnement urbain, écologique et paysager : accès et connexions avec les espaces publics, son rôle dans le paysage local, ses liens avec les espaces naturels, les trames vertes et bleues et les continuités écologiques. Au-delà, il vise à caractériser l'état écologique initial du site : degré d'artificialisation, qualité et profondeur des sols, présence éventuelle de pollutions, potentiel écologique existant, fonctionnement hydrologique, occupation du site et usages. Ce diagnostic peut permettre d'identifier d'anciennes zones humides, cours d'eau canalisés ou enfouis sous le bitume, pour essayer de retrouver certaines fonctions de l'écosystème initial.

Un **diagnostic des matériaux et déchets** présents sur site permet également d'identifier les possibilités de réemploi, de recyclage et de valorisation des bétons, enrobés ou autres matériaux dans une logique d'économie circulaire.

4. Définition d'un plan d'action⁵

La démarche doit permettre de préparer la phase opérationnelle à travers un plan d'actions comprenant notamment :

- le choix du type d'intervention de renaturation et d'aménagement à réaliser, des différentes étapes et leur programmation dans le temps : désimperméabilisation, restauration des sols, reconstitution d'habitats, réaménagement des espaces, ...
- l'identification des partenaires et des modalités de financement du projet,
- la définition des modalités de gouvernance, de pilotage et de suivi,
- l'identification des outils réglementaires, contractuels ou opérationnels permettant la mise en œuvre du projet (notamment les outils de maîtrise et de veille foncière),
- la définition des modalités d'évaluation et de suivi des résultats attendus.

Le plan d'action peut intégrer plusieurs critères techniques à satisfaire à chaque étape du projet.

A l'étape de la **désimperméabilisation**, le recyclage et la valorisation des bétons dans une logique d'économie circulaire, le réemploi des sols en place et la limitation des mouvements de terre. Ils doivent être privilégiés afin de préserver autant que possible les caractéristiques physiques, chimiques et biologiques du site. Pour le traitement des sols pollués, le génie écologique favorise la restauration des sols

⁵ Renaturer les villes, Méthodes, exemples et préconisations, ARB



pollués in situ, notamment par des procédés de bioremédiation ou de phytoremédiation, limitant ainsi les impacts environnementaux liés à l'excavation, au transport et au remplacement des terres.

L'étape de la **restauration des sols et de réaménagement des espaces** doit ensuite être adaptée aux objectifs poursuivis. Selon les contextes, il peut s'agir de recréer un fonctionnement écologique proche de celui d'un milieu naturel en favorisant la pleine terre, les continuités écologiques, la gestion intégrée des eaux pluviales et le développement des processus biologiques du sol. D'autres projets pourront rechercher la création d'espaces de nature accessibles aux habitants, de jardins partagés, de vergers, de parcs ou encore d'espaces de production agricole ou maraîchère contribuant à l'alimentation locale et à la qualité du cadre de vie. L'apport de « terre végétale » issue du décapage des terres agricoles est à éviter dans la mesure du possible. Une logique d'économie circulaire privilégiant la valorisation des terres présentes sur site, des matériaux recyclés ou de certains sous-produits organiques adaptés aux usages recherchés doit être privilégiée lorsque les conditions techniques le permettent.

Pour les projets qui visent une pleine restauration écologique des sols, l'objectif est de recréer le fonctionnement naturel des écosystèmes plutôt que de multiplier les aménagements techniques. Les interventions peuvent notamment favoriser les espaces de pleine terre, la gestion naturelle des eaux pluviales, le maintien des microreliefs existants, la reconnexion des habitats et le développement des processus biologiques du sol. Les espèces dites « ingénieuses des écosystèmes », telles que les vers de terre, certaines espèces végétales ou d'autres organismes du sol, jouent un rôle essentiel dans la restauration des fonctionnalités écologiques. Elles contribuent à améliorer la structure, l'aération, la porosité et l'activité biologique des sols.

Le choix des essences végétales⁶⁻⁷ doit être cohérent avec les conditions écologiques du site et les effets attendus du changement climatique, mais aussi avec les enjeux de santé (allergènes...) et la gestion des risques. Les espèces locales ou adaptées aux conditions pédoclimatiques sont généralement à privilégier. De manière générale, les projets gagneront à rechercher la diversité des strates végétales, la continuité des habitats, la multifonctionnalité des espaces et leur résilience à long terme plutôt qu'un résultat uniquement esthétique.

5. Élaboration d'un plan-guide ou schéma d'aménagement des espaces à renaturer

Les choix programmatiques peuvent se matérialiser dans l'élaboration d'un plan-guide fixant le cap du projet de renaturation et une représentation spatiale du projet permettant de traduire la vision d'ensemble du projet. Celui-ci précise la vocation future des espaces concernés, les principes d'aménagement à mettre en œuvre, les continuités écologiques et notamment les connexions avec les espaces naturels, agricoles et forestiers environnants. Il permet également de définir une stratégie d'intervention progressive, d'identifier les emprises prioritaires et, lorsque nécessaire, de préparer les actions de maîtrise foncière indispensables à la réalisation du projet. Il peut éventuellement se traduire dans le cadre d'une OAP dans un PLU/PLUi.

6. Suivi : comment assurer la pérennité de la renaturation

La pérennité des projets de renaturation repose sur la mise en œuvre d'une gestion écologique adaptée aux enjeux du site. Celle-ci vise à limiter les interventions au strict nécessaire afin de favoriser les dynamiques naturelles, tout en conciliant biodiversité, usages et attentes des habitants. Selon les objectifs poursuivis, certaines zones peuvent être laissées en libre évolution tandis que d'autres nécessitent des actions ciblées de gestion pour maintenir des habitats ou des espèces d'intérêt. Les projets devront également prévoir des modalités de suivi et d'évaluation permettant de mesurer les effets de la renaturation sur la biodiversité, les sols, la gestion de l'eau, le climat local ou encore l'appropriation par les usagers. Un dispositif de suivi adapté, s'appuyant si possible sur des protocoles standardisés et des partenariats avec des acteurs spécialisés, constituera un atout pour garantir l'efficacité et la durabilité des aménagements. La mise en cohérence des documents d'urbanisme (inconstructibilité / outils de protection) est également essentielle à l'inscription dans la durée de l'espace renaturé.

⁶ Renaturer, principes et méthodologies, Fédération des SCoT, juillet 2024 : [renaturer_fedescot_v260824.pdf](#)

⁷ [Planter sans se planter : 7 règles d'or pour bien végétaliser nos villes et les garder au frais | Cerema](#)



Volet 3 - Soutien à la conception de projets d'optimisation foncière de zones d'activité économique

Contexte et enjeux

L'optimisation foncière des zones d'activité économique (ZAE) existantes est aujourd'hui un enjeu central, tant sur le plan économique qu'environnemental, pour les territoires. Elle présente une opportunité pour réinventer les logiques d'accueil des entreprises, la modernisation des zones existantes et l'accompagnement des activités économiques.

Une ZAE est une zone dédiée à l'ensemble des activités économiques, englobant des secteurs divers comme l'industrie, l'artisanat, les services, la logistique et accessoirement du commerce. Elle se distingue des zones d'activités commerciales (ZACOM) destinées à regrouper exclusivement des activités de commerces et services orientées vers le grand public.

Le développement économique local s'accompagne souvent de la création de nouvelles ZAE en extension urbaine alors même que les zones existantes sont souvent sous-occupées et peu denses. Dans les faits pourtant, on observe une décorrélation entre la création de surfaces économiques nouvelles et la croissance de l'économie et de l'emploi à partir des années 2000. Cette réalité s'explique notamment par des « délocalisations locales » de l'activité économique des zones anciennes, aux bâtiments vus comme vétustes et inadaptés, vers d'autres plus récentes. Le vieillissement du parc immobilier, le manque de services et d'équipements nuit à l'image et à l'attractivité des zones anciennes. Par ailleurs, la démultiplication des zones d'activité peut constituer un facteur de concurrence entre collectivités, préjudiciable à leur bon niveau d'occupation. Non maîtrisé, leur développement peut également impacter la vitalité des centres-bourgs notamment si y sont prévus des activités, services et équipements pouvant rentrer en concurrence. L'aménagement des zones laisse également peu de place aux mobilités actives, cyclables et piétonnes, à la végétalisation et à la création d'îlots de fraîcheur, essentiels pour s'adapter au changement climatique. Enfin, le foncier économique connaît lui aussi une tension certaine, en raison d'une part de la hausse des prix, et d'autre part de sa mise en concurrence avec d'autres usages et enjeux de développement, qu'il est nécessaire de mieux maîtriser.

Objectif

Par cet AMI, la Région souhaite accompagner les territoires dans l'évolution de leurs pratiques d'aménagement économique en repensant l'organisation, l'aménagement et les équipements des ZAE existantes, en améliorant l'utilisation des espaces disponibles et en intégrant mieux les ZAE au fonctionnement des territoires (desserte, services, espaces partagés...). Elle souhaite ainsi soutenir la conception de projets d'optimisation foncière des ZAE dans une approche globale et concertée qui passe par l'identification et la confirmation des zones les plus adéquates, la densification, la requalification, le réaménagement et l'intensification des usages du foncier des zones existantes (mutualisation des espaces et services via des approches collectives et partenariales avec les entreprises, gestion et l'animation des zones, démarche d'économie circulaire).

Pour porter une démarche d'optimisation foncière au sein d'une ZAE, la réflexion sur les enjeux suivants est essentielle :

- L'armature économique du territoire et le projet d'accueil d'entreprises doivent être préalablement définis afin d'identifier la ou les ZAE sur lesquelles faire porter le projet d'optimisation foncière.
- La qualité architecturale et l'insertion paysagère trop souvent négligées sont pourtant des facteurs d'attractivité d'une ZAE et jouent un rôle dans l'image des entreprises et la qualité de vie des personnes qui y travaillent. La cohérence des volumes, des matériaux, des implantations, ainsi que la réflexion sur les possibilités d'évolution future et la réversibilité des bâtiments et des espaces constituent des points essentiels du projet global de chaque densification/requalification de zone.
- La qualité environnementale et énergétique est à prévoir dès la conception du programme, en intégrant les principes de l'orientation bioclimatique pour les nouvelles constructions et en envisageant des performances énergétiques renforcées (installations d'énergies renouvelables, éco-matériaux...). L'évolution de la qualité énergétique des bâtis existants doit également être intégrée à la réflexion (rendre possible l'isolation thermique par l'extérieur notamment). La gestion des eaux,



la transparence écologique, la limitation de l'imperméabilisation et la préservation des espaces verts et de nature sont des sujets essentiels.

- L'amélioration et la densification des équipements, des services aux entreprises et aux salariés, des dessertes/accès ainsi que des modes de déplacement constituent également un enjeu de modernisation de la zone.

Objet de l'aide régionale :

Le volet 3 de l'AMI porte sur toutes les composantes de la conception d'une démarche d'optimisation d'une ZAE :

- la réalisation d'un diagnostic,
- la réalisation des études de gisement foncier,
- la conduite de démarches de médiation et de concertation,
- l'élaboration d'un ou plusieurs plans-guides,
- la définition d'un plan d'actions complémentaire.

Le niveau de maturité et le contenu de ces projets d'optimisation foncière des ZAE peuvent être variables selon les collectivités.

Guide et recommandations :

Cette section a vocation à apporter des éléments d'éclairage aux candidats mais ne constitue pas une feuille de route attendue, l'AMI étant ouvert à diverses approches et démarches propres à chaque collectivité.

Cas de figure : les étapes d'une démarche d'optimisation foncière d'une ZAE :

1. Identification/confirmation des secteurs de projet :

Certaines ZAE peuvent être plus propices que d'autres à une densification. Les secteurs de projet peuvent être identifiés et hiérarchisés en fonction de l'organisation territoriale projetée, du schéma d'accueil des entreprises, de la localisation de la zone par rapport au réseau de transports et des possibilités de report modal, de la typologie des entreprises, de leurs activités et du projet d'accueil envisagé, de la proximité au bourg et aux services et des possibilités de division parcellaire qui en découlent, mais également des capacités existantes ou projetées des équipements et services ainsi que des réseaux techniques (assainissement, gestion de l'eau, déchets...) ainsi que des possibilités de raccordement au réseau énergétique, de la disponibilité des ressources (eau...), des enjeux de biodiversité, de la prévention des risques. Il peut y avoir ainsi un ou plusieurs secteurs de projet identifiés par territoire. Ces secteurs devront être identifiés préalablement à la réponse à l'appel à projets, afin de garantir qu'ils se situent sur des communes cibles de l'appel à manifestation d'intérêt. Néanmoins, ces secteurs de projet pourront être précisés / confirmés dans le cadre des travaux liés à cette AMI.

2. Réalisation d'un diagnostic complémentaire des secteurs de projet pour préciser ses caractéristiques et ses enjeux et appréhender son potentiel foncier

En complément de l'inventaire obligatoire des zones d'activité économique introduit par la loi Climat et Résilience (cf. article L318-8-2 du code de l'urbanisme) qui demandait de réaliser un état parcellaire des unités foncières, d'identifier les propriétaires et occupants et le taux de vacance, il pourrait être intéressant de mieux qualifier l'état et les caractéristiques des espaces bâtis et non bâtis, et notamment d'identifier les espaces présentant un potentiel de biodiversité à préserver ou à renaturer, analyser les modes d'utilisation du foncier non bâti (stockage, stationnement, espaces végétalisés, aires de livraison ou de retournement...), l'accès aux ressources et énergies, la composition économique et les synergies entre les activités, les aménités de la zone (équipements, services, restauration...) et les besoins. Une attention particulière pourra être portée au fonctionnement hydraulique de la zone (risques d'inondation, dispositifs existants de gestion des eaux pluviales, possibilités d'infiltration à la parcelle, identification des zones tampon). Il s'agit également d'identifier les freins réglementaires existants à l'optimisation foncière et les évolutions nécessaires : marges de recul imposées, constructibilité des espaces non bâtis, possibilités de division parcellaire et d'accès, nombre minimum de places de parking par parcelle...



3. Analyse des gisements et des modalités de transformation possibles, fixation des choix programmatiques :

De nombreuses modalités d'évolution de la zone peuvent se combiner :

- la densification et l'accueil de nouvelles constructions sur les espaces non bâtis (division parcellaire, extension de bâtiments existants...),
- la requalification et/ou le renouvellement des bâtis existants ou des espaces extérieurs, notamment ceux laissés vacants,
- les mutualisations de services et équipements entre entreprises : restauration collective, salles de réunion, surfaces de stockage, espaces de stationnement, services de covoiturage,
- la diversification des espaces publics ou partagés et la désimperméabilisation : espaces verts/îlots de fraîcheur,
- la diversification des formes de mobilité pour l'accès ou la circulation dans la zone : transports en commun, espaces piétons et cyclables sécurisés, plan de mobilité durable.

4. Travail de médiation et de coopération entre les propriétaires et entreprises :

L'approche partenariale est cruciale dans la réussite du projet de densification/requalification de ZAE. Elle permet de tisser des liens entre propriétaires, exploitants, investisseurs et usagers et de partager une vision collective à travers la mise en commun de leurs différents besoins. La sensibilisation sur les potentiels de densification et de valorisation des fonciers est également essentielle pour susciter l'adhésion collective au projet. Le travail de médiation permet également d'enrichir la réflexion sur le projet d'aménagement de la zone, sur les besoins de division parcellaire ou de remembrement, sur les modifications nécessaires des documents d'urbanisme, ainsi que sur les modalités de financement. Ces démarches de coopération peuvent s'organiser en lien avec un club d'entreprises notamment.

5. Réalisation de plans-guides :

Les choix programmatiques peuvent se matérialiser dans l'élaboration d'un ou plusieurs plans-guides (et de leur éventuelle déclinaison en une ou plusieurs OAP sur le même secteur en fonction de la temporalité des documents d'urbanisme), qui fixeront le cap du projet d'aménagement : définition d'orientations d'aménagement et d'objectifs à atteindre en matière de densification, de création d'immobilier d'entreprises, de traitement des espaces publics, de promotion des mobilités actives, d'espaces de pleine terre et de nature à réaliser, de gestion des franges et mitoyenneté, de transparence écologique, définition d'une stratégie de gestion intégrée des eaux pluviales...; définition de solutions d'aménagement fondées sur la nature ; définition de principes directeurs sur la qualité, l'orientation et l'implantation/extension des bâtiments, la performance énergétique et environnementale, l'alignement/recul, la hauteur et le gabarit des bâtiments ; réalisation d'un schéma d'aménagement de la zone... Le plan guide peut comprendre la réalisation d'une programmation des espaces publics et des dessertes piétonnes et cyclables, en veillant également à adosser la démarche à un plan de mobilité durable.

6. Définition d'un plan d'actions complémentaire :

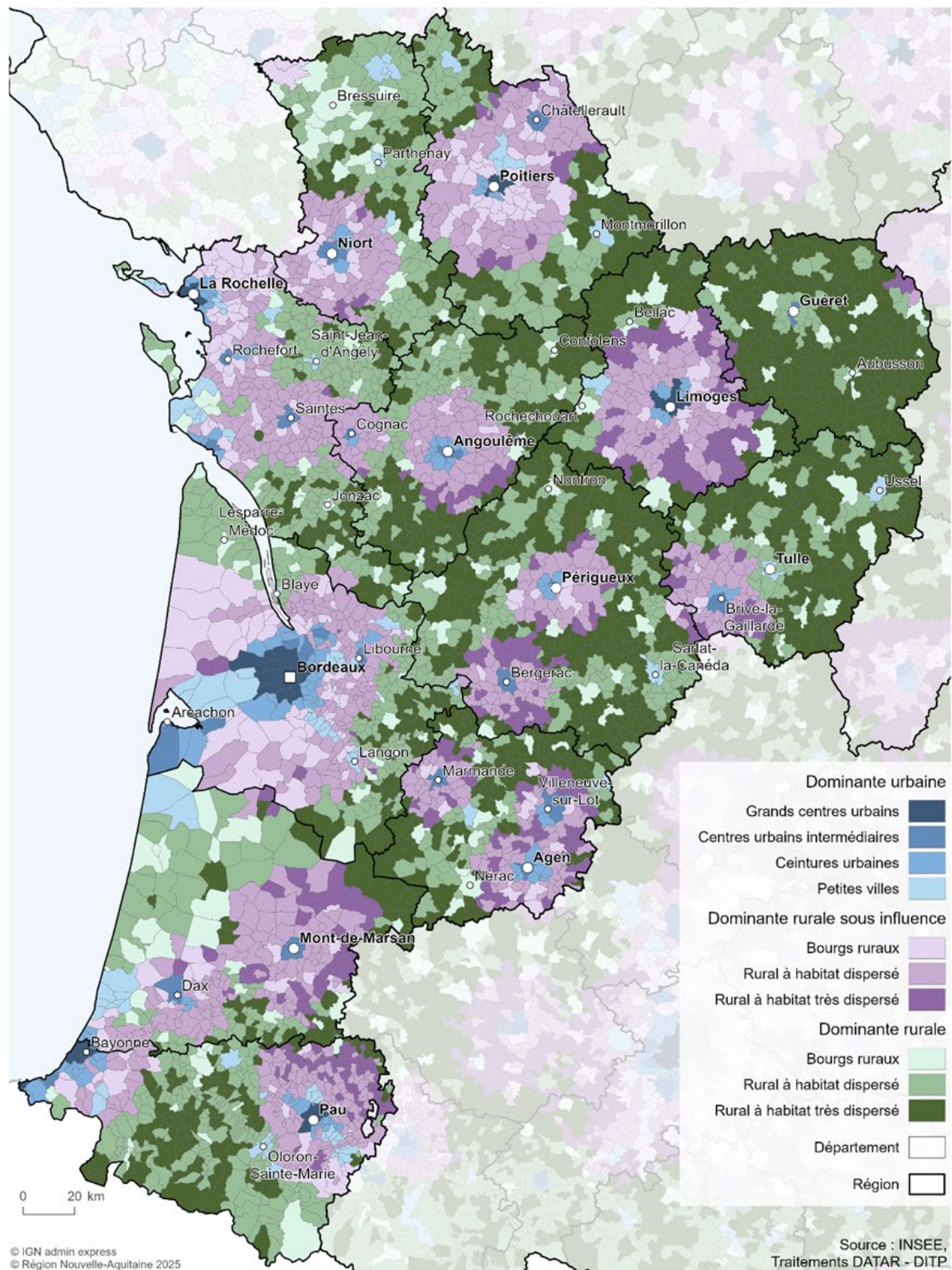
Au-delà de l'analyse fine du/des zones et de l'élaboration de plans guides, le but de la démarche est de poser les bases de la phase opérationnelle, en définissant un plan d'actions pouvant comprendre les points suivants :

- la définition des modalités de portage et de financement des aménagements et équipements publics, ainsi qu'un plan stratégique d'acquisition publique foncière et des outils à mobiliser,
- la définition d'actions relevant de l'Ecologie industrielle territoriale : synergies de flux (eaux, déchets, énergie), de partage d'équipements ou infrastructures,
- l'identification d'un cadre favorable à l'optimisation à travers une réglementation adaptée (documents d'urbanisme) et une mobilisation des outils adéquats : Association foncière urbaine (AFU), EPF...
- la définition et la création d'un mode de gouvernance adapté : il est recommandé de mettre en place un comité de site, lieu d'échanges et de co-construction de la démarche afin d'impliquer les entreprises, propriétaires, exploitants.
- la définition des modalités d'accompagnement des projets individuels et collectifs à travers l'information et le soutien des entreprises/propriétaires et la mobilisation des ressources adéquates,
- la prévision de modélisation des projets de densification sur des terrains témoins pour donner à voir les possibilités de densification : localisation, implantation, orientation, règles d'alignement ou de recul, accès, superficie, forme urbaine, gabarit des bâtiments, typologie, préservation des espaces de pleine terre, gestion des franges, végétalisation à partir d'une palette végétale locale ; et la diffusion des modèles auprès des propriétaires/exploitants,
- la fixation d'un calendrier de mise en œuvre.



Annexe 1 : carte des communes à dominante rurale et dominante urbaine

Croisement entre la nature dominante des communes
et leur degré de densité





Annexe 2 : carte des EPCI à dominante rurale et dominante urbaine

Nature dominante des intercommunalités

